Tweede Kamer der Staten-Generaal 2

Vergaderjaar 2015–2016

31 936 Luchtvaartbeleid

Nr. 330 BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 11 april 2016

Met deze brief wil ik u informeren over twee onderwerpen aangaande Luchtverkeersleiding Nederland: de uitvoering van de motie Graus (Kamerstuk 31 936, nr. 297 d.d. 6 oktober 2015) en de benoeming van de nieuwe bestuursvoorzitter.

Uitvoering motie Graus

Tijdens het AO van 11 november 2015 is gesproken over de arbeidsvoorwaarden van luchtverkeersleiders (Kamerstuk 31 936, nr. 323). Ik heb u toen toegezegd om de Kamer in maart 2016 een brief te sturen naar aanleiding van de uitkomsten van het impactassessment. Bijgaand ontvangt u dit rapport[1].

Graag geef ik nog een korte toelichting op de totstandkoming van het impactassessment. Uw Kamer heeft bij motie van de heer Graus gevraagd om een onafhankelijk impactassessment. Het onderzoek is uitgevoerd door het onafhankelijke onderzoeksbureau SEOR dat is verbonden aan de Erasmus Universiteit Rotterdam. De begeleidingscommissie heeft bestaan uit vertegenwoordigers van Luchtverkeersleiding Nederland, het Gilde van Luchtverkeersleiders en departementale vertegenwoordigers. De onderzoekers zijn het onderzoek voor de kerst 2015 gestart en hebben dit recent afgerond. SEOR heeft een uitvoerige analyse geleverd door middel van interviews, enquêtes en literatuuronderzoek. Hierbij zijn ook de luchtverkeersleiders zelf geënquêteerd.

Uitkomsten

Het door SEOR uitgevoerde onderzoek laat zien dat het verminderen van het tekort aan luchtverkeersleiders urgent is. Nu al is sprake van een tekort, dat naar verwachting, bij ongewijzigde omstandigheden en

[1] Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

kst-31936-330
ISSN 0921 - 7371
’s-Gravenhage 2016

afhankelijk van de mate van instroom van nieuwe verkeersleiders, de komende jaren verder zal toenemen. In mijn brief van 17 december 2015 (Kamerstuk 31 936, nr. 322) heb ik reeds aangegeven dat door het huidige tekort aan operationele luchtverkeersleiders de uitwerking van projecten uit de Luchtruimvisie onder druk staat. Indien tekorten verder oplopen zal de impact hiervan op de dienstverlening door LVNL groter worden, en zal het voor LVNL steeds moeilijker worden om een voldoende robuuste uitvoering van haar taken, inclusief de dagelijkse operatie, te borgen. Dat is gelet op de positie van o.a. Schiphol niet gewenst.

Naast een schets van de verwachte ontwikkeling van het tekort bij ongewijzigde omstandigheden, heeft SEOR de impact geanalyseerd van een aantal mogelijke maatregelen, waaronder die van aanpassing van de arbeidsvoorwaarden van luchtverkeersleiders. De belangrijkste bevindingen van SEOR zijn:
– Onrust onder verkeersleiders is zo groot dat onderzoekers verwachten dat als versoberingen worden doorgevoerd een aantal verkeersleiders daadwerkelijk zal vertrekken. Dit zal geen grote groep zijn, maar de huidige capaciteitsproblemen worden hierdoor groter. Bij ruimte in de arbeidsvoorwaarden zal dit effect kleiner zijn.
– De onrust en onduidelijkheid rond de mogelijke aanpassing van arbeidsvoorwaarden vermindert tevens de kansen op zijinstroom.
– Nieuwe medewerkers hebben minder moeite met aanpassing van het prepensioen, maar hechten wel aan het vooruitzicht om te kunnen stoppen als het werk vanwege de leeftijd fysiek te inspannend wordt.
– Flexibilisering van de prepensioenregeling kan bijdragen aan reductie van het tekort, het effect is sterk afhankelijk van de vormgeving van de maatregelen.
– Introductie van een tweede loopbaan kan – als de overstap te vroeg plaatsvindt – een negatief effect hebben op de capaciteit van verkeersleiders.
– Een verscherping van de terugbetaling van de opleiding heeft naar verwachting geen groot of een averechts effect op het behoud van verkeersleiders.
– Er zijn mogelijkheden om het tekort te beperken o.a. door de inzet van verkoeverdagen (rustdagen).
– Naar verwachting zijn pas op langere termijn substantiële effecten van automatisering te verwachten.

In totaliteit constateert SEOR dat tekorten vooral kunnen worden verkleind door de uitval tijdens het opleidingsproces te verlagen, afhankelijk van de vormgeving door langer doorwerken en door verdere verhoging van de efficiency. Dat laatste is echter een langetermijneffect. Ten aanzien van de werving, selectie en opleidingen constateert SEOR ook dat LVNL al de nodige inspanningen levert.

Te grote versoberingen in de arbeidsvoorwaarden zullen leiden tot effecten op het tekort aan luchtverkeersleiders en daarmee op de taakuitoefening van LVNL en de inzet van LVNL op belangrijke luchtruimprojecten. Deze effecten verschillen in omvang en zijn afhankelijk van de zwaarte van de maatregelen en de mogelijkheden die de bestaande en op te leiden populatie heeft om elders aan de slag te gaan. Hoewel de afgelopen jaren er nauwelijks sprake is geweest van vroegtijdig vertrek van luchtverkeersleiders, is dit geen garantie voor de toekomst. Volgens SEOR, tonen diverse luchtverkeersleiders interesse in een baan in het buitenland of hebben gesolliciteerd, en haken talentvolle zij-instromers af, omdat er onzekerheid is op de lange termijn over hun financiële positie. Het is dus van belang dat LVNL vanwege o.a. het grotere belang van Schiphol een aantrekkelijke werkgever blijft. Dit is eveneens van belang voor de aanwas van nieuwe luchtverkeersleiders, zowel via de reguliere

opleiding als via zijinstroom. Het is daarom ook belangrijk goed te kijken op welke manier het rendement van de opleiding kan worden verhoogd.

Het onderzoek toont daarnaast aan dat er mogelijkheden zijn om te werken aan modernisering en flexibilisering van de prepensioenregeling. Luchtverkeersleiders geven zelf aan dat dit zeer afhankelijk is van de wijze waarop dit wordt vormgegeven.

De uitkomsten van het impactassessment zijn in lijn met de commissie-Vreeman (Kamerstuk 31 936, nr. 295), die ook heeft aanbevolen goed te kijken naar de effecten van ingrepen in de arbeidsvoorwaarden en er op heeft gewezen daarin een goed evenwicht te zoeken. Zij doet daarvoor een aantal nuttige aanbevelingen.

Vervolgtraject

Voor alle partijen (IenM en LVNL) gaat het om het vinden van een balans tussen gepaste soberheid van arbeidsvoorwaarden (salaris, prepensioen, langer doorwerken) en voldoende capaciteit aan luchtverkeersleiders om het primaire proces draaiende te houden en te voldoen aan internationale verplichtingen en projecten. Dit alles in de wetenschap dat het vak van luchtverkeersleider een verantwoordelijk en veeleisend beroep is binnen een internationaal concurrerende arbeidsmarkt, waar sprake is van een structurele krapte vanwege de hoge eisen die aan luchtverkeersleiders worden gesteld en de groei die het internationaal luchtverkeer doormaakt.

Een centraal onderdeel van de arbeidsvoorwaarden is de bezoldiging. Daar ligt ook een relatie met het wetsvoorstel tot uitbreiding van de personele reikwijdte van de Wnt (de Wnt-3) dat door de Minister van BZK wordt voorbereid. De luchtverkeersleiders van de LVNL worden buiten de scope van deze uitbreiding gehouden naar aanleiding van het advies van de commissie-Vreeman en het impactassessment. Het advies en het impactassessment geven aan dat het noodzakelijk is voor de luchtverkeersleiders een hogere bezoldiging toe te staan dan de norm voor de maximale bezoldiging op grond van de Wnt.

Het bestuur van LVNL als werkgever en de vakbonden worden gevraagd gezamenlijk afspraken te maken over een herziening van de arbeidsvoorwaarden van luchtverkeersleiders. Ik heb daarbij gevraagd om, in lijn met het advies van de commissie Vreeman en rekening houdend met de uitkomsten van het impactassessment, besprekingen te voeren over:
1. een plafond voor de bezoldiging;
2. een modernisering en flexibilisering van de prepensioenregeling;
3. een vergroting op korte termijn van de inzetbare capaciteit van luchtverkeersleiders.

Ik heb het bestuur gevraagd om uiterlijk 1 oktober 2016 mij het onderhandelingsresultaat voor te leggen.

Tegelijkertijd heb ik het bestuur van LVNL gevraagd om een plan voor het verder verhogen van het rendement van de werving en opleiding.

Benoeming bestuursvoorzitter

In verband met het vertrek van de heer Riemens als bestuursvoorzitter van LVNL per 7 april 2016, is de heer drs. M.W.A. van Dorst met ingang van 1 mei 2016 als nieuwe bestuursvoorzitter benoemd. Tevens is besloten hem op grond van de Wnt een hogere beloning toe te kennen dan het normbedrag uit die wet. Ter toelichting daarop het volgende.

LVNL is een organisatie die als voornaamste verantwoordelijkheid heeft een veilige en efficiënte begeleiding van het vliegverkeer boven Nederland. LVNL levert hoogwaardige luchtverkeersleiding in het Nederlandse luchtruim. De luchthaven Schiphol behoort daarbij tot de meest complexe onderdelen van het Europese luchtruim. Voor de luchtverkeersleiders is het van belang dat de voorzitter van het bestuur van LVNL gezag uitstraalt, waarbij het noodzakelijk is dat de bestuursvoorzitter ruime ervaring heeft in de luchtvaartsector hetzij als luchtverkeersleider hetzij als piloot. Daarnaast staat LVNL voor de opgave bij te dragen aan grote aanpassingen in de Europese luchtvaartsector en de realisatie van nationale luchtvaartprojecten zoals Lelystad en de civiel-militaire samenwerking. LVNL kampt daarnaast met een tekort aan luchtverkeersleiders en heeft LVNL te maken met de aanpassing van de arbeidsvoorwaarden naar aanleiding van het onderzoek van de commissie-Vreeman. Deze opgaven vereisen bijzondere management- en onderhandelingskwaliteiten, empathisch vermogen en een afkomst uit de sector zelf, bijvoorbeeld als luchtverkeersleider of piloot/gezagvoerder. Daarnaast is het essentieel dat de nieuwe voorzitter die kwaliteiten heeft om namens Nederland een stempel te drukken op die transformatie en de belangen van Nederland zichtbaar te vertalen.

De heer Van Dorst voldoet aan dit profiel. Hij is piloot, tot voor kort Executive vicepresident Flight Operations bij KLM en lid van het Operations Committee van IATA. Hierdoor beschikt hij over een unieke combinatie van kennis en ervaring in de luchtvaartsector – nationaal en internationaal – en heeft tevens managementervaring opgedaan bij KLM. Hij heeft hierdoor zowel gezag in de sector als bij de luchtverkeersleiders. De heer Van Dorst had in zijn vorige functie een bezoldiging die beduidend hoger lag dan de bezoldiging in het onderhavige besluit. Hij is bereid genoegen te nemen met een fors lagere bezoldiging om deze overstap naar de publieke sector te maken. Tegen deze achtergrond heeft het kabinet besloten tot een uitzondering op basis van artikel 2.4 van de Wnt. De heer Van Dorst zal gedurende zijn benoemingsperiode een bezoldiging ontvangen van € 229.000 inclusief pensioen en andere kosten. Er zal geen indexatie plaatsvinden. Van het desbetreffende besluit zal een dezer dagen mededeling worden gedaan in de Staatscourant.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
S.A.M. Dijksma